



## МІНІСТЕРСТВО ЕНЕРГЕТИКИ УКРАЇНИ

вул. Хрещатик, 30, м. Київ, 01601, тел.: (044) 531-36-93; 206-38-45  
E-mail: [kanc@mev.gov.ua](mailto:kanc@mev.gov.ua), сайт: <http://mre.kmu.gov.ua>, ідентифікаційний код 37552996

На № \_\_\_\_\_

**Державна регуляторна служба  
України**

### ***Про погодження проєкту постанови Кабінету Міністрів України***

Відповідно до статті 8 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» Міністерство енергетики направляє на погодження проєкт постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів».

Додатки:

1. Проєкт постанови Кабінету Міністрів України на 10 арк.;
2. Аналіз регуляторного впливу на 13 арк.;
3. Копія повідомлення про оприлюднення на 1 арк.;
4. Копія наказу Міненерго від 29.07.2020 № 471 на 3 арк.

**В. о. Міністра**

**Ольга БУСЛАВЕЦЬ**



**КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ**

**ПОСТАНОВА**

від \_\_\_\_\_ р. № \_\_\_\_\_  
**Київ**

**Про затвердження Технічного регламенту  
щодо вимог до авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів**

Відповідно до статті 5 Закону України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності» Кабінет Міністрів України постановляє:

1. Затвердити Технічний регламент щодо вимог до авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів, що додається.

2. Внести до переліку видів продукції, щодо яких органи державного ринкового нагляду здійснюють державний ринковий нагляд, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28 грудня 2016 р. №1069 (Офіційний вісник України, 2017 р., № 50, ст. 1550, 2018 р., № 8, ст. 305, № 23, ст. 798, ст. 805, № 75, ст. 2506, № 80, ст. 2676, ст. 2678, 2019 р. № 21, ст. 724, ст. 725, ст. 726, ст. 727, ст. 728, ст. 729, ст. 730, ст. 731, ст. 732, № 28, ст. 997, № 36, ст. 1274), зміну, що додається.

3. Міністерству енергетики забезпечити впровадження затвердженого цією постановою Технічного регламенту.

4. Ця постанова набирає чинності через шість місяців з дня її опублікування.

**Прем'єр-міністр України**

**Д. ШМИГАЛЬ**

ЗАТВЕРДЖЕНО  
постановою Кабінету Міністрів України  
від \_\_\_\_\_ 2020 р. № \_\_\_\_\_

ЗМІНА,

що вноситься до переліку видів продукції, щодо яких органи державного  
ринкового нагляду здійснюють державний ринковий нагляд

Доповнити перелік пунктом 58 такого змісту:

«58. Авіаційний бензин та палива для реактивних двигунів	постанова Кабінету Міністрів України від « ____ » _____ 20__ р. № ____ «Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів»	Держекоінспекція
--	--	------------------

## ТЕХНІЧНИЙ РЕГЛАМЕНТ

### щодо вимог до авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів

#### Загальні положення

1. Технічний регламент щодо вимог до авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів (далі – Технічний регламент) встановлює вимоги до авіаційних палив (авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів), що використовуються авіаційним транспортом, які вводяться в обіг та надаються на ринку України, та впроваджується з метою захисту життя та здоров'я людей, тварин, рослин, охорони довкілля та природних ресурсів, захисту майна, забезпечення енергоефективності, національної безпеки та запобігання підприємницькій практиці, що вводить суб'єкта господарювання в оману.

2. У цьому Технічному регламенті терміни вживаються у такому значенні:

авіаційне паливо – паливо для авіаційних двигунів з нафтової або іншої сировини - авіаційний бензин та паливо для реактивних двигунів;

авіаційний бензин – бензин для використання в авіаційних поршневих двигунах внутрішнього згорання;

паливо для реактивних двигунів – паливо для використання в авіаційних газотурбінних двигунах;

барвник – хімічна сполука інтенсивного кольору, розчинна в нафтопродуктах: бензинах, дизельному паливі, авіаційному паливі, яку використовують з метою візуальної ідентифікації різних марок нафтопродуктів при їх використанні, транспортуванні, зберіганні, для обліку і контролю, а також для забарвлення нафтопродукту виробником у вибраний ним колір при його наданні на ринку;

газотурбінний двигун – тепловий двигун, в якому енергія стиснутого і нагрітого газу перетворюється на механічну енергію обертового вала газової турбіни;

додаток (присадка) – речовина, яку додають до авіаційного палива (бензини, дизельне паливо, авіаційне паливо, оливи, мастила) для надання йому спеціальних якостей, покращення експлуатаційних та фізико-хімічних властивостей;

документ про якість (паспорт якості) палива – документ, що містить дані для ідентифікації та фактичні значення показників якості авіаційного палива, отримані в результаті лабораторних випробувань;

дослідна партія продукції – сукупність дослідних зразків чи певний обсяг не поштучної продукції, виготовленої за встановлений інтервал часу з метою

контролю відповідності продукції заданим вимогам та прийняття рішення щодо поставлення продукції на виробництво;

марка авіаційного палива – назва, умовне позначення, склад та властивості якого регламентовано стандартами і технічними умовами;

маркер – спеціальна безбарвна хімічна сполука унікального хімічного складу, захищена від підробок, яка додається до авіаційного палива, повністю в ньому розчиняється та не виводиться, його наявність і концентрація визначається фізико-хімічними методами аналізу для виявлення та запобігання застосування фальсифікованого продукту;

октанове число – показник детонаційної стійкості авіаційного бензину, газового конденсату на нафтопереробних або нафтогазопереробних заводах;

партія авіаційного палива – будь-яка кількість авіаційного палива однієї марки, виготовленого під час технологічного процесу, однорідного за компонентним складом і властивостями, що супроводжується одним документом про якість (паспортом якості);

паспорт безпеки – складова частина технічної документації на речовину (матеріал), у якій наводиться інформація щодо її безпечності використання, зберігання, транспортування та утилізації;

поршневий двигун внутрішнього згоряння або просто поршневий двигун — двигун внутрішнього згоряння, у якому теплова енергія газів, що розширюються і які утворились в результаті згоряння паливно-повітряної суміші у замкненому об'ємі, перетворюється у механічну роботу поступального руху поршня у циліндрі;

реактивний двигун – різновид двигуна внутрішнього згоряння — двигун, де вихідна енергія (хімічна, ядерна або ін.) перетворюється на кінетичну (швидкісну) енергію реактивного струменя робочого тіла, який витікає назовні, а сила реакції, що утворюється при цьому, є рушійною силою (силою тяги);

тетраетилсвинець – антидетонаційна присадка до авіаційного бензину, особливо небезпечна хімічна речовина;

якість – сукупність властивостей (показників, характеристик), що забезпечують придатність палива до використання за призначенням;

3. Для цілей цього Технічного регламенту терміни «національний стандарт» та «нормативний документ» вживаються у значенні, наведеному Законом України «Про стандартизацію»; терміни «випробування», «випробувальна лабораторія», «виробник», «документ про відповідність», «орган з оцінки відповідності», «оцінка відповідності», «процедура оцінки відповідності», «технічний регламент», «введення в обіг», «надання на ринку», «імпортер», «розповсюджувач», «уповноважений представник», «декларація про відповідність», «знак відповідності технічним регламентам» – у значенні, наведеному у Законі України «Про технічні регламенти та оцінку відповідності»; терміни, «продавець», «реалізація», - у значенні, наведеному у Законі України «Про захист прав споживачів»; термін «орган державного ринкового нагляду» – у значенні, наведеному у Законі України «Про державний ринковий нагляд і контроль нехарчової продукції».

## **Введення в обіг та надання авіаційного палива на ринку**

4. Дозволяється введення в обіг і надання на ринку авіаційного палива, що відповідають вимогам цього Технічного регламенту.

5. Під час надання на ринок авіаційного палива розповсюджувач повинен надати покупцю на вимогу копію декларації про відповідність палива вимогам цього Технічного регламенту.

6. Кожна партія авіаційного палива, що вводиться в обіг та надається на ринку, повинна супроводжуватись копією декларації про відповідність авіаційного палива вимогам цього Технічного регламенту та документом про якість (паспортом якості).

7. Документ про якість (паспорт якості) повинен містити:

- дату видачі і номер документа;
- назву, марку авіаційного палива;
- найменування та місцезнаходження підприємства-виробника;
- дату виготовлення авіаційного палива;
- дату відбирання проби та дату проведення випробування;
- гарантійний термін зберігання;
- знак відповідності технічним регламентам;
- нормативні значення та фактичні результати випробувань, що підтверджують відповідність марки авіаційного палива вимогам цього Технічного регламенту;
- відомості щодо декларації про відповідність;
- посилання на національні стандарти на правила і методи випробування;
- номер партії (резервуара);
- дані про вид та кількість додатків (присадок);
- підпис керівника лабораторії або уповноваженої особи, завірені печаткою (за її наявності).

8. Супровідна документація на партію авіаційного палива, що вводиться в обіг та надається на ринку подається згідно законодавства про мови.

### **Вимоги щодо авіаційного палива**

9. Дозволяється введення в обіг і надання на ринку авіаційний бензин, що відповідає вимогам, зазначеним у додатку 1.

10. Для ідентифікації авіаційного бензину використовуються барвники синього кольору. Допускається, за спільним погодженням виробника/розповсюджувача і покупця, забарвлення авіаційного бензину іншого відтінку і додавання речовин-маркерів.

11. До складу авіаційного бензину необхідним є додавання антидетонаційного додатка (присадки).

До складу авіаційного бензину дозволено додавання додатків (присадок): протиокисних, протизношувальних, противодокристалізаційних, антистатичних, антикорозійних, деактиваторів металу тощо.

12. Додатки (присадки) повинні мати паспорт безпеки і не повинні погіршувати інших показників якості авіаційного бензину, що має бути підтверджено протоколом випробувань авіаційного бензину акредитованої випробувальної лабораторії або паспортом якості.

13. Паливо для реактивних двигунів в залежності від марки повинно відповідати вимогам додатку 2 та додатку 3 цього Технічного регламенту.

14. До складу палив для реактивних двигунів дозволено додавання додатків (присадок): протиокисних, протизношувальних, антикорозійних деактиваторів металів, присадок для покращення характеристик електропровідності, противодокристалізаційних, біоцидних тощо.

15. Додатки (присадки) повинні мати паспорт безпеки продукції і не повинні погіршувати інших показників якості палив для реактивних двигунів.

### **Оцінка відповідності**

16. Для проведення оцінки відповідності виробник або уповноважений представник виробника застосовує процедуру оцінки відповідності згідно з постановою Кабінету Міністрів України від 13 січня 2016 р. № 95 «Про затвердження модулів оцінки відповідності, які використовуються для розроблення процедур оцінки відповідності, та правил використання модулів оцінки відповідності» (Офіційний вісник України, 2016 р., № 16, ст. 625) для:

- авіаційних палив, що виробляють або імпортують партіями – за модулем F1;
- авіаційних палив, що виробляють дослідними партіями – за модулем F1;
- авіаційних палив, що виробляють або імпортують серійно – за модулями A1.

17. Методи випробувань, у тому числі відбирання проб, необхідних для виконання вимог цього Технічного регламенту, та проведення оцінки відповідності, встановлюються національними стандартами, а в разі їх відсутності (до прийняття національних стандартів) – чинними нормативними документами.

18. Виробник розробляє технічну документацію, що повинна містити інформацію про виробництво і застосування авіаційних палив і за якою можливо оцінити відповідність палив вимогам цього Технічного регламенту.

До технічної документації додаються:

- технологічний регламент або інструкція на виробництво;
- акт впровадження у серійне виробництво продукції;
- акти приймання дослідної партії та протоколи випробувань продукції.

Для авіаційних палив, що містять у своєму складі додатки (присадки), до технічної документації також додаються:

– паспорт безпечності хімічної продукції.

19. За результатами проведення оцінки відповідності виробник або уповноважений представник виробника складає декларацію про відповідність за формою згідно з додатком 4.

20. Перед введенням в обіг авіаційного палива на ринку на документ про якість (паспорт якості) авіаційного палива виробником або уповноваженим представником виробника повинен бути нанесений знак відповідності технічним регламентам, що підтверджує відповідність авіаційного палива вимогам цього Технічного регламенту, так, щоб забезпечувалася його видимість, розбірливість та незмивність.

У разі проведення оцінки відповідності призначеним органом з оцінки відповідності до знака відповідності додається його ідентифікаційний номер.

Зображення знака відповідності технічним регламентам виконується згідно з формою та описом, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015р. № 1184 «Про затвердження форми, опису знака відповідності технічним регламентам, правил та умов його нанесення» (Офіційний вісник України, 2016 р., № 6, ст. 299).

21. Виробник або його уповноважений представник, або імпортер, або розповсюджувач зберігає технічну документацію на авіаційне паливо та декларацію про відповідність протягом 10 років після виготовлення останньої партії авіаційного палива і надає їх для перевірки уповноваженим органам державного ринкового нагляду в установлених законодавством випадках.

22. Призначення органів з оцінки відповідності для виконання ними як третіми сторонами завдань з оцінки відповідності згідно з цим Технічним регламентом здійснюється відповідно до закону.



## ВИМОГИ щодо характеристик авіаційного бензину

№ з/п	Найменування показника	Одиниці вимірювання	Значення норм
1	Октанове число за моторним методом, не нижче	-	99,6
2	Вміст тетраетилсвинцю, не вище	г/дм <sup>3</sup>	0,27
3	Фракційний склад: - 10% переганяється за температури, не вище - 40 переганяється за температури, не нижче - 50% переганяється за температури, не вище - 90% переганяється за температури, не вище - кінець кипіння, не вище - сума температур 10% та 50% відгону, не нижче - вихід, не менше - залишок, не більше - втрати, не більше	°С °С °С °С °С °С % % %	75 75 105 135 170 135 97 1,5 1,5
4	Тиск насиченої пари, у межах	кПа	38,0-49,0
5	Температура кристалізації, не вище ніж	°С	мінус 58
6	Масова частка загальної сірки, не більше	%	0,05
7	Вміст синього барвника, не вище ніж	мг/л	2,7
8	Вміст фактичних смол, не більше	мг/100см <sup>3</sup>	3
9	Випробування на мідній пластинці за температури 100 °С протягом 2 год, не більше	бали	1
10	Питома електрична провідність, не більше ніж	пСм/м	450
11	Нижча теплота згорання	МДж/кг	43,5

**ВИМОГИ**  
**щодо характеристик палива для реактивних двигунів**  
**марки ДЖЕТ А-1 (Jet A-1)**

№ з/п	Найменування показника	Одиниці вимірювання	Значення норм
1	Густина за температури 15 °С	кг/м <sup>3</sup>	у межах 775–840
2	Фракційний склад: - 10% переганяється за температури - температура кінця кипіння - залишок від дистиляції - втрати при перегонці	°С %	не вище ніж 205 не вище ніж 300 не більше ніж 1,5 не більше ніж 1,5
3	Кінематична в'язкість за температури мінус 20, °С	мм <sup>2</sup> /с	не більше ніж 8,0
4	Нижча теплота згорання	МДж/кг	не менше ніж 42,8
5	Висота некіптявого полум'я якщо містить більше 3 % нафталінових вуглеводнів	мм	не менше ніж 25 не менше ніж 19
6	Температура спалаху у закритому тиглі	°С	не нижче ніж 38
7	Температура початку кристалізації	°С	не вище ніж мінус 40
8	Кислотне число	мг КОН на 1 г	не більше 0,015
9	Частка ароматичних вуглеводнів: - об'ємна	%	не більше ніж 25
10	Концентрація фактичних смол	мг на 100 см <sup>3</sup> палива	не більше ніж 7
11	Масова частка загальної сірки, ,	%	не більше ніж 0,30
12	Масова частка меркаптанової сірки	%	не більше ніж 0,003
13	Випробування на мідній пластинці за температури 100 °С протягом 2 год	-	1
14	Термоокиснювальна стабільність JFTOT (2,5 год за температури не нижче 260 °С): - перепад тиску на фільтрі; - відкладення на трубці	кПа (мм рт. ст.) бали	не більше ніж 25 не більше ніж 3 (за відсутності відкладень, які мають незвичний колір або колір «павича»)
15	Питома електрична провідність	пСм/м	у межах 50–450
16	Метиллові естери жирних кислот	Мг/кг	не більше ніж 50
17	Змашувальна здатність (діаметр плями зносу)*	мм	0,85

\* Для Міністерства оборони України

**ВИМОГИ**  
**щодо характеристик палив для реактивних двигунів**  
**марок ТС-1 та РТ**

№ з/п	Найменування показника	Одиниці вимірювання	Значення норм	
			ТС-1	РТ
1	Густина за температури 20 °С,	не менше ніж кг/м <sup>3</sup>	775	775
2	Фракційний склад: - температура початку кипіння - 10% переганяється за температури - 50% переганяється за температури - 90% переганяється за температури - 98% переганяється за температури	°С	- не вище ніж 175 не вище ніж 225 не вище ніж 270 не вище ніж 280	Не нижче 135 не вище ніж 175 не вище ніж 225 не вище ніж 270 не вище ніж 280
3	Кінематична в'язкість за температури: - 20 °С - мінус 40 °С	мм <sup>2</sup> /с	не менше 1,25 не більше 16	не менше 1,25 не більше 16
4	Нижча теплота згорання	МДж/кг	не менше 43,12	не менше 43,1
5	Висота некіптявого полум'я	мм	не менше 25	не менше 25
6	Температура спалаху у закритому тиглі	°С	не нижче 28	не нижче 30
7	Температура початку кристалізації	°С	не вище мінус 55	не вище мінус 55
8	Кислотність	мг КОН на 100 см <sup>3</sup> палива	не більше 0,7	не більше 0,7
9	Термоокиснювальна стабільність у статичних умовах: - кількість осаду	мг на 100 см <sup>3</sup> палива	не більше 18	не більше 6
10	Частка ароматичних вуглеводнів: - масова або - об'ємна:	%	не більше 22 не більше 20	не більше 22 не більше 20
11	Концентрація фактичних смол	мг на 100 см <sup>3</sup> палива	не більше 5	не більше 4
12	Масова частка загальної сірки	%	не більше 0,25	не більше 0,1
13	Масова частка меркаптанової сірки	%	не більше 0,003	не більше 0,001
14	Корозія мідної пластинки (3 год ±5 хв) за температури 100 оС	бали	не більше 1	не більше 1

15	Термоокиснювальна стабільність JFTOT (2,5 год за температури не нижче 260 °С) - перепад тиску на фільтрі - відкладення на трубці	кПа (мм.рт.ст.) бали	не більше 3,3 (25) не більше 3 за відсутності відкладень, які мають незвичайний колір, або колір «павича»	не більше 3,3 (25) не більше 3 за відсутності відкладень, які мають незвичайний колір, або колір «павича»
16	Питома електрична провідність,: за температури заправки техніки за температури 20°С	пСм/м	не менше 50 не більше 600	не менше 50 не більше 600
17	Масова частка нафталінових вуглеводнів	%	не більше 3	не більше 1,5

**ДЕКЛАРАЦІЯ  
про відповідність**

---

(назва Технічного регламенту)

---

повне найменування суб'єкта господарювання (виробника або

---

уповноваженого представника, який декларує відповідність авіаційних палив)

підтверджує, що \_\_\_\_\_,  
(позначення авіаційного палива)

що виготовляється(єно) за \_\_\_\_\_,  
(позначення та назва нормативного документа)

Документ про відповідність \_\_\_\_\_  
(назва та номер документа про відповідність, дата його

---

реєстрації, строк дії, назва та місцезнаходження призначеного органу з оцінки відповідності)

Декларацію складено під повну відповідальність

---

(найменування виробника)

---

(посада)

---

(підпис)

---

(ініціал та прізвище)

МП (за наявності)

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ р.

## **АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ**

### **до проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів»**

#### **I. Визначення проблеми**

На сьогодні в Україні відсутній нормативно-правовий документ, що визначає вимоги до авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів (далі – авіаційні палива). Відсутність такого нормативно-правового документу призводить до недобросовісної практики використання авіаційних палив, що вводить в оману споживачів (користувачів) через його відмінні фізико-хімічні показники якості, та зниження рівня безпеки польотів.

З прийняттям проекту акта вимоги національних стандартів до показників якості авіаційних палив стануть обов'язковими, що сприятиме об'єднанню авіатранспортних ринків України та ЄС з метою більш ефективного використання ринку авіаперевезень, покращення якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України, інтегрування України до європейських авіаційних структур та зміцнення авторитету країни як авіаційної європейської держави.

Цей Технічний регламент розроблено з урахуванням ДСТУ 4796:2007 «Паливо авіаційне для газотурбінних двигунів ДЖЕТ А-1. Технічні умови» і відповідно до законів України «Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» і «Про технічні регламенти та оцінку відповідності», Плану пріоритетних дій Уряду на 2019 рік, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18.12.2018 № 1106-р, Плану розроблення технічних регламентів на 2018-2019 роки, затвердженого наказом Мінекономрозвитку від 15 лютого 2018 року № 196, рішення РНБО від 20.07.2015 «Про заходи щодо захисту національних інтересів України в галузі авіації».

За допомогою ринкових механізмів проблема не може бути розв'язана, оскільки потребує державного врегулювання, так як відповідно до частини другої статті 23 Закону України «Про стандартизацію», національні стандарти та кодекси усталеної практики застосовуються на добровільній основі, крім випадків, якщо обов'язковість їх застосування встановлена нормативно-правовими актами.

За допомогою діючих регуляторних актів проблема також не може бути вирішена, оскільки відсутні регуляторні акти, що визначають вимоги до авіаційних палив.

Прийняття проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів» (далі – проект регуляторного акта) запровадить обов'язковість вимог національних стандартів до показників якості авіаційних палив, дозволить забезпечити вітчизняну промисловість і споживачів нормативною документацією для організації виробництва та надання на ринку

авіаційного бензину та палива для реактивних двигунів європейської якості, а також захист життя та здоров'я людей, тварин, рослин, охорони довкілля та природних ресурсів.

Прийняття регуляторного акта забезпечуватиме рівні умови роботи на ринку авіаційного палива для всіх його учасників (шляхом визначення вимог до якості і запобігання реалізації контрафактних авіаційних палив), що справить позитивний вплив на суб'єктів господарювання, залучених до надання на ринку авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів, вироблених як в Україні так і за кордоном, зокрема на реалізацію авіаційного бензину або палив для реактивних двигунів суб'єктам літакобудування, що підпадають під дію норм ст. 2 Закону України «Про розвиток літакобудівної промисловості».

Важливість і необхідність прийняття регуляторного акта зумовлена значним обсягом споживання авіаційних палив. Так, зокрема, загальний обсяг споживання авіаційних бензинів та палив для реактивних двигунів у 2019 році склав 483,2 тис. тонн.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

Групи (підгрупи)	Так	Ні
Громадяни	+	
Держава	+	
Суб'єкти господарювання	+	
у тому числі суб'єкти малого підприємництва	+	

## II. Цілі державного регулювання

Цілями державного регулювання є Затвердження Технічного регламенту щодо вимог до авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів для забезпечення:

- обов'язковості вимог національних стандартів до показників якості авіаційних палив;
- належної якості авіаційних палив, що виробляються та надаються на ринку;
- дотримання вимог конкурентного законодавства на ринку авіаційних палив;
- запобігання нецільового застосування авіаційних палив;
- визначення органу державного ринкового нагляду за видом продукції «авіаційний бензин та палива для реактивних двигунів».

## III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

### 1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1. Прийняття проекту постанови Кабінету Міністрів «Про затвердження Технічного	Прийняття проекту регуляторного акта забезпечить: - обов'язковість вимог національних стандартів (гармонізованих з європейськими стандартами) до показників якості авіаційних палив;

регламенту щодо вимог до авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів»	- належну якість авіаційних палив, що виробляються та надаються на ринку; - запобігання нецільовому використанню авіаційних палив для автотранспортних засобів; - підвищити рівень безпеки польотів.
Альтернатива 2. Залишити існуючу ситуацію без змін	Залишення існуючої ситуації без змін призведе до того, що питання якості авіаційних палив, їх цільового використання та забезпечення відповідного рівня безпеки польотів, а також зобов'язання України щодо гармонізації вітчизняного законодавства до європейських стандартів не будуть виконані.

## 2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

### Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Втрати
Альтернатива 1	Дозволить забезпечити відповідний рівень якості і безпечності авіаційних палив і виконати взятих Україною зобов'язань згідно з Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони (далі - угоди з ЄС та Євроатомом) щодо гармонізації вітчизняного законодавства до європейських стандартів. Держава отримає можливість здійснювати контроль за якістю авіаційних палив при наданні їх на ринку, що сприятиме захисту життя та здоров'я людей, тварин, охорони довкілля та природних ресурсів.	Втрати відсутні
Альтернатива 2	Вигоди відсутні	Не дозволить забезпечити відповідний рівень якості і безпечності авіаційних палив на ринку України, призведе до невиконання Україною взятих зобов'язань згідно з Угодами з ЄС та Євроатомом, стане перешкодою у поступовому зближенню України та Європейським союзом. Крім того, у держави не буде засобу контролювання якості авіаційних палив, що надаються на ринку. У разі реалізації неякісних авіаційних палив



		відбуватиметься зниження рівня безпеки польотів, погіршення стану навколишнього природного середовища, що негативно впливатиме на трудовий потенціал національної економіки.
--	--	--

### Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Втрати
Альтернатива 1	Підвищення рівня захисту життя та здоров'я людини, тварин, рослин, охорони навколишнього середовища та природних ресурсів.	Втрати відсутні
Альтернатива 2	Вигоди відсутні	Погіршуватиметься стан атмосферного повітря і навколишнього природного середовища, здоров'я людей від емісії авіаційних двигунів.

### Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання\*

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	12	13	13	22	60
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	19	21	22	38	100

\*Примітка: споживання авіаційних бензинів та палив для реактивних двигунів у 2019 році склало 483,2 тис. тонн.

До суб'єктів господарювання віднесені підприємства, які споживають авіаційні палива:  
 великі – понад 25 тис. тонн/рік,  
 середні – від 10 тис. тонн/рік до 25 тис. тонн/рік,  
 малі – від 5 тис. тонн/рік до 10 тис. тонн/рік,  
 мікро – від 1 тис. тонн/рік до 5 тис. тонн/рік.

Вид альтернативи	Вигоди	Втрати
Альтернатива 1	Прийняття проекту регуляторного акта забезпечить обов'язкове виконання вимог національних стандартів щодо якості авіаційних палив, захистить ринок від появи на ньому контрафактних авіаційних палив, що сприятиме забезпеченню відповідного рівня безпеки польотів, дотримання учасниками ринку вимог конкурентного законодавства та запобігатиме проявам	450000 грн. вартість випробувань за певними методами (ДСТУ, EN, ISO, тощо) та інших факторів, які можуть виникнути під час оцінки відповідності.

	недоброякісної конкуренції і створенню рівних умов роботи для всіх учасників ринку шляхом унеможливлення роботи на ринку розповсюджувачів неякісного авіаційних палив та нецільового їх використання.	
Альтернатива 2	Вигоди відсутні.	Відбудуватиметься порушення вимог конкурентного законодавства, оскільки деякі суб'єкти господарювання зможуть реалізовувати контрафактні авіаційні палива, показники якості яких не відповідатимуть вимогам національних стандартів і є великим ризиком для безпеки польотів.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат, гривень
Альтернатива 1	450000 грн. вартість випробувань за певними методами (ДСТУ, EN, ISO, тощо) та інших факторів, які можуть виникнути під час оцінки відповідності.
Альтернатива 2	Витрати відсутні

#### IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного бала
Альтернатива 1	4	Цілі державного регулювання будуть досягнені повною мірою і дозволять забезпечити відповідний рівень якості і безпеки авіаційних палив і виконання взятих Україною зобов'язань перед ЄС.
Альтернатива 2	1	Не дозволить досягти цілей державного регулювання та забезпечити відповідний рівень якості і безпеки авіаційних палив на внутрішньому ринку, порушуватиметься конкурентне законодавство, невиконання Україною взятих зобов'язань перед ЄС стане перешкодою у зближенні з ЄС.

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	В результаті прийняття проекту регуляторного акта буде забезпечено відповідний рівень якості і безпечності авіаційних палив на ринку, дотримання вимог конкурентного законодавства, а також виконано Україною взяті зобов'язання відповідно до Угод з ЄС та Євроатомом.	450000 грн. вартість випробувань за певними методами (ДСТУ, EN, ISO, тощо) та інших факторів, які можуть виникнути під час оцінки відповідності.	Прийняття проекту регуляторного акта дозволить повністю досягти цілей державного регулювання та забезпечити відповідний рівень якості і безпечності авіаційних палив, а також виконання взятих Україною зобов'язань перед ЄС.
Альтернатива 2	Не передбачається.	Використання авіаційних палив, показники якості яких не відповідатимуть вимогам національних стандартів, призведе до значних витрат суб'єктів авіаційної діяльності, пов'язаних з ремонтом авіаційної техніки, двигунів та обладнання, які працюють на авіаційних паливах, а також витрат населення через загрозу стану здоров'я і життя пасажирів.	Проблеми, пов'язані з ринком авіаційних палив, існуватимуть: - не буде забезпечено відповідний рівень якості і безпечності авіаційних палив на ринку; - виникнуть ризики щодо забезпечення відповідного рівня безпеки польотів; - порушуватиметься конкурентне законодавство; - не виконуватимуться Україною взяті зобов'язання відповідно до Угод з ЄС та Євроатомом; - погіршуватиметься стан довкілля і здоров'я людей; - відбудуватиметься негативний вплив на економіку держави через нецільове використання авіаційних палив.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи / причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Забезпечення виконання Україною зобов'язань відповідно до Угод з ЄС та	Ризик зовнішніх чинників на дію

	Євроатомом, дотримання вимог конкурентного законодавства та досягнення відповідного рівня якості і безпечності авіаційних палив на ринку України.	запропонованого регуляторного акта не передбачається
Альтернатива 2	Причини відмови від альтернативи: - не виконання Україною зобов'язань відповідно до Угод з ЄС та Євроатомом; - не дотримання вимог конкурентного законодавства; - не забезпечення відповідного рівня якості і безпечності авіаційних палив на ринку України; - не дотримання належного рівня безпеки польотів.	У разі неприйняття проекту акту виникнуть загроза безпеки польотів та проблеми з ЄС, пов'язані з невиконанням зобов'язань державою Угод з ЄС та Євроатомом.

## V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Розв'язання вищезазначеної проблеми можливо шляхом прийняття проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог щодо вимог до авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів», що дозволить:

- 1) запровадити обов'язковість вимог національних стандартів до показників якості авіаційних палив;
- 2) забезпечити відповідний рівень якості і безпечності авіаційних палив на ринку;
- 3) забезпечити відповідний рівень безпеки польотів;
- 4) забезпечити дотримання вимог конкурентного законодавства;
- 5) запобігти нецільовому застосуванню авіаційних палив в якості палив для автотранспортних засобів.

Міненерго для впровадження проекту регуляторного акта має погодити його із заінтересованими органами виконавчої влади та подати його на розгляд до Кабінету Міністрів України.

## VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні проваджувати або виконувати ці вимоги

Введення в дію постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог щодо вимог до авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів» створить умови для:

забезпечення належної якості авіаційних палив що виробляється та надається на ринку;

запобігання нецільового застосування авіаційних палив для використання як палив для автотранспортних засобів.

Органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування не несуть витрат на виконання вимог регуляторного акта, тобто реалізація

запропонованого регуляторного акта не потребує додаткових фінансових витрат із Державного бюджету України.

М-Тест (Тест малого підприємництва) додається.

## **VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта**

Постанова набирає чинності через шість місяців з дня її опублікування. Строк дії регуляторного акта не обмежується у часі, що дасть можливість досягти цілей державного регулювання.

## **VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта**

Прогнозовані показники результативності регуляторного акта:

1) кількість проведених випробувань авіаційних палив призначеними органами з оцінки відповідності, випробувальними лабораторіями, акредитованими Національним агентством з акредитації України, та виявлених порушень вимог Технічного регламенту;

2) кількість і розмір штрафів, накладених органом державного ринкового нагляду за видом продукції «авіаційний бензин та палива для реактивних двигунів», за порушення вимог Технічного регламенту;

3) розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів, цільових фондів – може зрости за рахунок штрафів, накладених органом державного ринкового нагляду за видом продукції «авіаційний бензин та палива для реактивних двигунів», за порушення вимог Технічного регламенту;

4) кількість суб'єктів господарювання, на які поширюватиметься дія акта – 78, у тому числі 18 призначених органів з оцінки відповідності та акредитованих випробувальних лабораторій.

5) розмір коштів і час, що витратимуться суб'єктами господарювання, пов'язаними з виконанням вимог акта – 450000 грн.;

6) рівень інформованості суб'єктів господарювання – високий. Проект регуляторного акта та відповідний аналіз регуляторного впливу оприлюднено на офіційному веб-сайті Міненерго. Проведено обговорення із Національним авіаційним університетом, Асоціацією «Нафтогазова асоціація України», та Науково-технічною спілкою хімотологів.

## **IX. Визначення заходів, за допомогою яких здійснюватиметься відстеження результативності дії регуляторного акта**

Відстеження результативності регуляторного акта здійснюватиметься Міненерго статистичним методом.

Для проведення відстеження результативності регуляторного акта будуть використовуватися показники, наведені у попередньому розділі.

Базове відстеження регуляторного акта здійснюватиметься після набрання ним чинності шляхом аналізу статистичних даних, але не пізніше дня з якого починається проведення повторного відстеження результативності цього регуляторного акта.

Повторне відстеження здійснюватиметься через рік з дня набрання чинності регуляторного акта.

Періодичні відстеження результативності будуть здійснюватися раз на кожні три роки, починаючи з дня закінчення заходів з повторного відстеження результативності цього регуляторного акта.

**В. о. Міністра енергетики України**

**Ольга БУСЛАВЕЦЬ**

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2020 р.

## Додаток до аналізу регуляторного впливу акта

**ВИТРАТИ**  
**на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємства,**  
**які виникають внаслідок дії регуляторного акта**

№ з/п	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на придбання основних фондів, обладнання та приладів, сервісне обслуговування, навчання / підвищення кваліфікації персоналу тощо, гривень	-	-
2	Податки та збори (зміна розміру податків/зборів, виникнення необхідності у сплаті податків/зборів), гривень	-	-
3	Витрати, пов'язані із веденням обліку, підготовкою та поданням звітності державним органам, гривень	-	-
4	Витрати, пов'язані з адмініструванням заходів державного нагляду (контролю) (перевірок, штрафних санкцій, виконання рішень/приписів тощо), гривень	-	-
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (дозволів, ліцензій, сертифікатів, атестатів, погоджень, висновків, проведення незалежних/обов'язкових експертиз, сертифікації, атестації тощо) та інших послуг (проведення наукових, інших експертиз, страхування тощо), гривень	-	-
6	Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо), гривень		
7	Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу, гривень	-	-
8	Інше (вартість послуг лабораторій та органів з оцінки відповідності), гривень	18000	90000
9	РАЗОМ (сума рядків: 1 + 2 + 3 + 4 + 5 + 6 + 7 + 8), гривень	18000	90000
10	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	25	25
11	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 9 x рядок 10), гривень	450000	2250000

Вид витрат	За рік (стартовий)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на оборотні активи (матеріали, канцелярські товари тощо)	-	-	-

Вид витрат	Витрати на оплату праці додатково найманого персоналу (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати, пов'язані із наймом додаткового персоналу	-	-

## ТЕСТ

### малого підприємництва (М-Тест)

#### 1. Консультації з представниками мікро та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено розробником у період з 15.01.2020 по 25.08.2020.

№ з/п	Вид консультації (публічні консультації прямі (круглі столи, наради, робочі зустрічі тощо), Інтернет-консультації прямі, (Інтернет-форуми, соціальні мережі тощо), запити (до підприємців, експертів, науковців тощо)	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій (опис)
1	Робочі зустрічі з представниками Національного авіаційного університету Науково-технічної спілки хімотологів	12	Запропоноване регулювання сприймається. Проведення консультацій щодо відповідності проекту Технічного регламенту відповідним європейським вимогам. Отримання статистичних даних.
2	Робочі зустрічі з Нафтогазовою Асоціацією	10	
3	Робочі зустрічі під час роботи Міжвідомчої робочої групи з підготовки проекту постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Технічного регламенту щодо вимог до авіаційного бензину та палив для реактивних двигунів», затвердженої наказом Міненерговугілля від 14.02.2018 № 115	21	

#### 2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб'єктів малого (мікро) підприємництва, на яких поширюється регулювання: 35 підприємств; питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив, 60%.

#### 3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання

№ з/п	Найменування оцінки	У перший рік (стартовий рік впровадження регулювання)	Періодичні (за наступний рік)	Витрати за п'ять років
<b>Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання</b>				
1	Придбання необхідного обладнання (пристроїв, машин, механізмів)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)



	<i>Формула: кількість необхідних одиниць обладнання X вартість одиниці</i>			
2	Процедури перевірки та/або постановки на відповідний облік у визначеному органі державної влади чи місцевого самоврядування	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
3	Процедури експлуатації обладнання (експлуатаційні витрати - витратні матеріали)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
4	Процедури обслуговування обладнання (технічне обслуговування)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
5	Інші процедури	х	х	
6	Разом, гривень	0,00 грн.	X	0,00 грн.
7	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць		35	
8	Сумарно, гривень	0,00 грн.	X	0,00 грн.
<b>Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування</b>				
9.	Процедури отримання первинної інформації про вимоги регулювання <i>Формула: витрати часу на отримання інформації про регулювання X вартість часу суб'єкта малого підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість форм</i>	2 год. (час, який витрачається с/г на пошук нормативно-правового акту в мережі Інтернет та ознайомлення з ним; за результатами консультацій) <sup>4</sup> X 25,13 грн. = 50,26 грн.	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік; за результатами консультацій)	50,26 грн. (витрати на пошук нормативно-правового акту в мережі Інтернет у перший рік) + 0,00 грн. (витрати на пошук нормативно-правового акту в мережі Інтернет у наступний рік) X 5 років
10.	Процедури організації виконання вимог регулювання <i>Формула: витрати часу на розроблення та впровадження внутрішніх для суб'єкта малого підприємництва процедур на впровадження вимог регулювання X вартість часу суб'єкта малого</i>	8 год. (час, необхідний на розроблення та впровадження внутрішніх процедур (за результатами консультацій)) X 25,13 грн. X	0,00 (припущено, що суб'єкт повинен виконувати вимоги регулювання лише в перший рік; за	201,04 грн. (витрати на розроблення та впровадження внутрішніх процедур у перший рік) + 0,00 грн. (витрати на розроблення та

	<i>підприємництва (заробітна плата) X оціночна кількість внутрішніх процедур</i>	1 процедура = 201,04 грн.	результатами консультацій)	впровадження внутрішніх процедур у наступний рік) X 5 років
11.	Процедури офіційного звітування	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
12.	Процедури щодо забезпечення процесу перевірок	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)	0,00 (витрати відсутні)
13.	Інші процедури:			
14.	Разом, гривень <i>Формула: (сума рядків 9 + 10 + 11 + 12 + 13)</i>	251,3 грн	X	1256,5 грн
15.	Кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць.	35		35
16.	Сумарно, гривень <i>Формула: відповідний стовпчик "разом" X кількість суб'єктів малого підприємництва, що повинні виконати вимоги регулювання (рядок 14 X рядок 15)</i>	8 795,5 грн.	X	43977,5 грн.

**4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання**

№	Показник	Перший рік регулювання (стартовий), грн	За п'ять років, грн
1	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	X	X
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування	8 795,50	43 977,50
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	8 795,50	43 977,50
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	0,00	0,00
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	8 795,50	43 977,50

**5. Розроблення коригуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання**

Не передбачається розроблення коригуючих (пом'якшувальних) заходів.